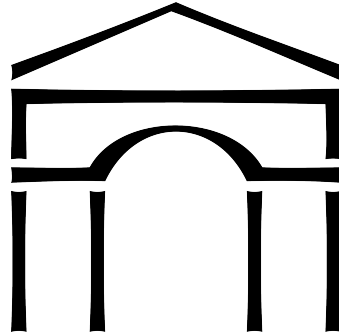


1



# GATEWAYS

Hamburger Beiträge zur Archäologie und  
Kulturgeschichte des antiken Mittelmeerraumes

Herausgegeben von  
Martina Seifert und Leon Ziemer

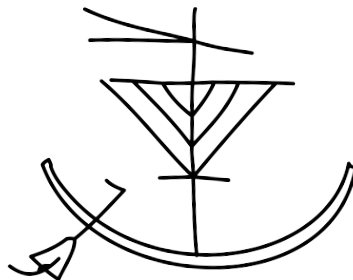


# North Meets East 1

## *Aktuelle Forschungen zu antiken Häfen*

Ein Workshop veranstaltet von Julia Daum und  
Martina Seifert an der Universität Hamburg  
vom siebten bis achten Februar 2014.

Herausgegeben von  
Martina Seifert und Leon Ziemer



Aachen 2015

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen  
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über  
<http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Redaktion und Layout: Leon Ziemer

Copyright Shaker Verlag 2015  
Alle Rechte, auch das des auszugsweisen Nachdruckes, der auszugsweisen  
oder vollständigen Wiedergabe, der Speicherung in Datenverarbeitungs-  
anlagen und der Übersetzung, vorbehalten.

Printed in Germany

ISBN 978-3-8440-4163-7  
ISSN 2366-410X

Shaker Verlag GmbH • Postfach 101818 • 52018 Aachen  
Telefon: 02407 / 95 96 - 0 • Telefax: 02407 / 95 96 - 9  
Internet: [www.shaker.de](http://www.shaker.de) • E-Mail: [info@shaker.de](mailto:info@shaker.de)

Abstracts.....	VII
Vorwort.....	XI
Martina Seifert.....	1
<i>Infrastrukturen früher griechischer Häfen und Landeplätze – maritime Handelsknotenpunkte auf den Kykladen, Kreta und Sizilien</i>	
Martin Eckert.....	31
<i>Seefahrt und Handel im östlichen Mittelmeer ca. 1550-400 v. Chr.</i>	
Julia Daum.....	85
<i>Alsium. Ein Hafen im Wandel</i>	
Mustafa Sahin.....	99
<i>Die Häfen von Myndos und ihre Handelsbeziehungen im Spiegel der Amphorenfunde. Ein Vorbericht.</i>	
Serkan Gündüz – Oktay Dumankaya.....	111
<i>Importance in researches in harbor cities. Example of Asar Island</i>	
Wenthe Krüger.....	121
<i>Die Handelshafenstrukturen im Stadtgebiet von Rom. Städtebauliche Entwicklung von der Königszeit bis zur Römischen Republik.</i>	
Annette Siegmüller.....	139
<i>Holzkonstruktionen im Uferrandbereich aus den Jahrhunderten um Christi Geburt in Nordwestdeutschland</i>	
Anja Rutter.....	157
<i>Plätze und Netze. Barabási, die Seldschuken und eine »Werft« in Alanya, oder: Was Archäologen mit Netzwerktheorie anfangen können.</i>	



**INFRASTRUKTUREN FRÜHER GRIECHISCHER HÄFEN UND LANDEPLÄTZE –  
MARITIME HANDELSKNOTENPUNKTE AUF DEN KYKLADEN, KRETA UND  
SIZILIEN**

(page 1-30)

***Martina Seifert***

Conceiving of harbours as extensive accumulations of facilities and important nodes within a network of roads and waterways, communication, and trade this article deals with the question since when and under what circumstances early settlement communities developed artificial port facilities, landing places, or infrastructures supplying boats and vessels. The study will focus on examples from the early bronze age Cyclades, middle and late bronze age Crete, and geometric-archaic Sicily which all were nodes of maritime trade and triggers for important supraregional cultural developments in the Mediterranean. It will be argued that within the chosen examples the first port structures appeared in the Minoan area during the 14<sup>th</sup> century BCE, about at the same time as at Phoenician places at the Levant and on Cyprus. Harbour facilities have also been characteristic features of archaic settlements and poleis at the coast whilst on the early Cyclades natural landing places seem to have sufficed.

**SEEFAHRT UND SEEHANDEL IM ÖSTLICHEN MITTELMEER CA. 1600–400 V. CHR.**

(page 31-84)

***Martin Eckert***

Compared to the traditional focus on the central areas of urban settlements, the archaeology of the ancient Mediterranean is currently experiencing a shift in perspective by examining, to a greater extent, also sub-, peri- and extraurban facilities. Therefore, the harbors with their specific installations and characteristic social issues also come into focus, and more and more archaeological publications are concerned with maritime affairs. Since the underwater research technology has witnessed remarkable improvements, land-based research is increasingly accompanied by projects that venture a glance under the water's surface, or even conduct underwater archaeology on the open sea. Due to this development, the Eastern Mediterranean begins to be examined more according to its quality as a maritime space, which demands a corresponding way of investigation: less by approaching the sea from the shore, but more by engaging the shores from the sea. The following lines provide a résumé of the current state of research and derive some grounding conclusions about seafaring and seaborne trade in the Late Bronze and Early Iron Age.

*(page 85-97)***ALSIMUM. EIN HAFEN IM WANDEL***Julia Daum*

This article deals with the development of Alsium and its harbour in the south of Etruria from Etruscan to early imperial times.

While the harbour was nearly independent in early Etruscan times, its fortunes became increasingly connected to those of Caere, one of the most important cities in Etruria until the 3rd cent. BC. In the Republican period, the harbour was then part of the Roman colony of Alsium and part of the coastal defence system. At the end of the Republican period, the harbour lost its importance and was used merely as supply port for the *villae maritimae* along the shore until it lost all transport function and fishponds were constructed in the harbour basin. Changing its surrounding countryside and its harbour, Alsium can be counted among the typical examples for the Roman expansion in the first cent. BC.

*(page 99-109)* **DIE HÄFEN VON MYNDOS UND IHRE HANDELSBEZIEHUNGEN IM SPIEGEL DER AMPHORENFUNDE. EIN VORBERICHT**

*Mustafa Şahin*

Between the Asar island and the Kocadağ-Aethusa the archaeological excavations succeeded finding the port structure of ancient Myndos. The entrance was protected by these natural structures. As a member of the Delian League, Myndos had a fleet 200 ships. In the 5th century BC the harbor was mostly used for military service. Strabo remarks only one port of Myndos. Latest surveys during 2005/6 campaign showed several new buildings. These structures seemed to belong to a second harbor. Remaining breakwater-structures were also discovered, lying beneath two newly discovered shipwrecks with Egyptian amphora. The expansion of the port-structures until late antiquity prove the importance of the harbor. Myndos seemed to be one of the important trading partners Mediterranean Sea.

*(page 111-120)*

**IMPORTANCE OF UNDERWATER RESEARCHES IN HARBOR CITIES.  
EXAMPLE OF ASAR ISLAND**

*Serkan Gündüz - Oktay Dumankaya*

Underwater archeology provides support for the excavations on island and coastal sites. Asar (Tavşan) Island excavations are conducted with underwater excavations around the island. It has been evidenced that the architecture revealed in island excavations and the architectural remains found in the underwater research are in accord with each other. With a detailed underwater survey, the dating of structuring and the distribution map on the island can be detected without conducting excavations. Thus, the underwater archaeological researches appear to have emerged as an important complementary element of the land archaeological excavations.



**DIE HANDELSHAFENSTRUKTUREN IM STADTGEBIET VON ROM.  
STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG VON DER KÖNIGSZEIT BIS ZUR  
RÖMISCHEN REPUBLIK**

(page 121-137)

*Wenthe Krüger*

In between the Period Of Kings and the Roman Republic, different harbours and landings developed on the shores of the river Tiber in the city of Rome. Since the beginning, the creation of these harbour structures was the result of city planning's healthy recovery. Therefore, harbours close to trade routes and river crossings probably started developing way before the city's founding. In line with the city's steady growth, which was greatly advanced by Etruscan urbanisation measures, the harbour and its immediate surroundings continued to expand. Increasing trade relations with already present cultures such as the Phoenicians and the Greeks, continued to gain importance ever since the Period Of Kings. Both topographic and growing economic interests with regards to an ever expanding city and population lead to a resettlement and further enlargement of the harbour. Until the Roman Iron Age, the harbours on the river Tiber continued to be expanded and adjusted to the needs of this prospering city.

**HOLZKONSTRUKTIONEN IM UFERRANDBEREICH AUS DEN JAHRHUNDERTEN  
UM CHRISTI GEBURT IN NORDWESTDEUTSCHLAND**

(page 139-156)

*Annette Siegmüller*

Presented here are various wooden structures that were found on the river bank, which date to the end of the Pre-Roman Iron Age and the early and middle Roman Iron Age. They can be sub-classified as parts of the floating dock, horizontal and upright reinforcements of the bank, and other nautical structures. The levees and sluices, in particular, provide evidence of labour-intensive activity but also demonstrate considerable technical skill. The wooden structures described were able to survive because of the excellent preservation conditions in the coastal areas of northwestern Germany. They represent a type of feature that is only rarely found.

**PLÄTZE UND NETZE. BARABÁSI, DIE SELDSCHUKEN UND EINE »WERFT« IN  
ALANYA, ODER: WAS ARCHÄOLOGEN MIT NETZWERKTHEORIE ANFANGEN  
KÖNNEN**

(page 157-171)

*Anja Rutter*

The following article aims at an introduction to network archaeology in the variant derived from graph theory (as opposed to social network analysis) and its possible applications in the understanding of landscapes, seascapes and taskscapes. Network archaeology, much as network theory itself, is very much work in progress. Its interdisciplinary nature and the currently developing discourse connected with it make it a highly promising research paradigm in various

fields. The article uses the example of the Seljuk shipshed (tersane) of Alanya and its placement in the surrounding context to highlight how archaeology can benefit from this development, and how the results in turn can contribute to the emerging network discourse.

Hafenstädte sind seit alters her wichtige Schnittstellen für kulturübergreifende Kontakte und Kristallisationspunkte von Handel und Wirtschaft. Schon in der Bronzezeit legten die Menschen im nord- wie im südeuropäischen Raum Landeplätze an Binnensee-, Fluss- und Meerufern mit unterschiedlicher infrastruktureller Anbindung an das jeweilige Hinterland an. Spuren solcher Anlagen und Plätze lassen sich zu Lande und im Wasser unter günstigen Erhaltungsbedingungen im archäologischen Befund fassen. Je nach Funktion, Region und Entstehungszeit zeigen die Anlegestellen verschiedene Größen und Ausprägungen. Oftmals reichte eine geschützte Meeresbucht oder eine Furt an einem Fluss mit entsprechender Landanbindung aus, um einem Floß, Boot oder Schiff die Landung zu ermöglichen, Waren zu löschen oder zu laden und Menschen wie Waren ihren Zielpunkten zuzuführen. Anderorts bedurfte es aus logistischen und topographischen Gründen hierzu aufwändiger Infrastrukturen, die sich in baulich gestalteten Hafenbecken mit Kaimauern und angrenzenden Gebäuden wie Lagerhallen, Schiffshäusern oder Verwaltungsgebäuden niederschlugen. Häufig waren diese verschiedenartig gestalteten Häfen mit einer Siedlung oder gar einer Stadt verbunden, deren Charakter durch die Lage am Wasser nachhaltig geprägt wurde. Bekannt sind gerade auch aus dem antiken Mittelmeerraum sogenannte Emporia, also Handelsplätze, deren gesamte Infrastruktur auf den Warenumsatz ausgerichtet war. Innovationen im Schiffbau, ob nun bei Kriegs- oder Handelsschiffen, erforderten entsprechende Anpassungen in den Hafenanlagen. Die Beförderungsmittel selber, also Schiffe, Boote oder Flöße waren ebenfalls mannigfaltig in Funktion und Gestaltung. Einige von ihnen erhielten sich als archäologische Hinterlassenschaften oder waren Gegenstand der bildenden Kunst, so in Form von Modellen, auf Vasenbildern, Mosaiken oder Wandgemälden und Münzen.

In den letzten Jahren genießt die Erforschung antiker Häfen und Hafenstädte gewissermaßen Konjunktur. Dies liegt zum einen an den stetig zunehmenden wasserarchäologischen Forschungen und sensationellen Funden antiker Schiffswracks der letzten Jahrzehnte, die durch die Unternehmungen zum Beispiel im Hafen von Alexandria, durch die vor der kleinasiatischen Küste entdeckten Wrackfunde von Uluburun und Gelidonya oder aber durch die spektakulären Haitabu-Funde internationales Interesse und Berühmtheit erlangt haben. Zum anderen ermöglichte die Erfindung des Scuba-Tauchens und der Unterwasserprospektion einen wahren Entwicklungssprung in der Forschung. Die in den neunziger Jahren eingerichtete Kommission Unterwasserarchäologie beschäftigt sich neben der Detektion und Dokumentation von archäologischen Fundplätzen – vornehmlich in Deutschland – mit den Bereichen Öffentlichkeitsarbeit und Denkmalpflege. Ein wichtiges Anliegen ist die Aufklärung über den verantwortlichen Umgang mit unserem kulturellen Erbe unter Wasser, das durch die verbesserten technischen Möglichkeiten zunehmend erreichbar und damit auch gefährdeter ist. Auch die Deutsche Gesellschaft für Unterwasserarchäologie e.V. unterstützt seit mehreren Jahren erfolgreich die tauchar-

chäologische Ausbildung von Sport- und Forschungstauchern und ist über ihre Mitglieder in zahlreiche Projekte im In- und Ausland involviert. An mehreren deutschen Universitäten, darunter Konstanz, Kiel, Marburg und Hamburg, gründeten sich Forschungstauchergruppen.

An der Universität Hamburg wird im Rahmen der Klassischen Archäologie seit mehr als fünf Jahren zur Hafenthematik gearbeitet und geforscht. Diese wissenschaftlichen Untersuchungen standen im Fokus des Workshops »North meets East«, der Anfang Februar Absolvent/-innen der Universität Hamburg mit internationalen Forscher/-innen zusammenführte, deren wissenschaftliche Schwerpunkte in der Hafenforschung in Nord- und Südeuropa liegen und die mit dem Hamburger Institut auf der Ebene von Forschung und Lehre verbunden sind. Im Jahr 2012 richtete die Deutsche Forschungsgemeinschaft das Schwerpunktprogramm 1630 zum Thema »Römische Häfen von der Kaiserzeit bis zum Mittelalter« ein, an dem die Verfasserinnen (»Effizienz und Konkurrenz«) und der Kollege Hauke Jöns mit seinen Mitarbeiter/-innen (»Nordseehäfen« und »Ostseehäfen«) beteiligt sind.

Der Hamburger Workshop sollte die Ergebnisse der aktuellen Forschungsarbeiten zusammenführen und die Grundlage für weitere Theorie- und methoden-orientierte Diskussionen im Teilnehmer/-innenkreis schaffen. Der Titel »North meets East« spiegelte die Struktur und den inhaltlichen Schwerpunkt der Veranstaltung gleich in doppelter Weise wieder: Die thematische Breite der Vorträge reichte regional vom nördlichen Mitteleuropa bis ins östliche Mittelmeergebiet und umfasste von ihrem Zeithorizont her Projekte von der Bronzezeit bis ins Mittelalter. Vorgabe war, einen Fragestellung-basierten Teilaspekt des jeweiligen Forschungsvorhabens zu präsentieren.

Der Schwerpunkt der ersten Sektion lag auf Forschungen zum östlichen Mittelmeergebiet und zur Türkei:

Martin Eckert (Hamburg) beschäftigte sich mit den Methoden zur Bestimmung der Seewege im östlichen Mittelmeer in der späten Bronzezeit und der frühen Eisenzeit. Sein Beitrag lieferte eine kritische Einschätzung bisheriger Thesen zu Handels- und Transportwegen im östlichen Mittelmeerraum und den vermeintlichen Hegemonialbestrebungen bronzezeitlicher Kulturen. Überzeugend zeigte er auf, wie z.B. die Ausbreitung des Aphroditekultes zu Klärung dieses Sachverhaltes beisteuern kann.

Am Beispiel wenig bekannter epigraphischer Zeugnisse identifizierte Rostislav Oreshko (Hamburg) die Hethiter als eine der bedeutenden Interessenten im Machtkampf um die Seewegezugänge im süd-westlichen Karien der Spätbronzezeit.

Taucharchäologische Untersuchungen in Karien am Beispiel der Hafenstadt Myndos präsentierten Mustafa Sahin (Bursa) und Serkan Gündüz (Hamburg/Bursa). Wie Hafengebiefestigungen und Wrackfunde vor der Küste eindrücklich belegen, existierten in Myndos bis in byzantinische Periode sowohl ein innerer Handels- sowie ein äußerer Militärhafen. Die Notwendigkeit einer ganzheit-

lichen Untersuchung von Hafenzentren in der Feldforschung (über und unter Wasser) wurde hier deutlich vor Augen geführt.

Anja Rutter (Hamburg) stellte am Beispiel der Befunde einer seldschukischen Werft in Alanya die Netzwerkanalyse als wichtiges Instrumentarium zur Bestimmung von Handelsknotenpunkten vor und lieferte hiermit einen wichtigen interdisziplinären Beitrag zu GIS-basierten Auswertungs- und Darstellungsverfahren. Die Analyseform unterstützt die Erstellung von Hafenhierarchien und hilft bei der Visualisierung von Epochen-übergreifenden Veränderungen in einer Region.

Forschungen zur Römischen Kaiserzeit und zum Mittelalter in Italien und Nordeuropa bildeten den zweiten thematischen Schwerpunkt der Beiträge.

Eine beeindruckende Fülle von zum Teil entlegenen publiziertem Material legte Wenthe Krüger (Hamburg) bei der Besprechung der städtischen Hafenstrukturen von Rom und Ostia vor. Im Vordergrund ihrer Arbeit stand die Analyse der politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Kontexte in Zusammenhang mit dem Hafenausbau und -ausbau in der Königszeit und der römischen Republik. In dieser Phase des urbanen Wachstums erfolgten aufwändige Anpassungen der Hafenanlagen, hierunter nicht nur Anleger und Molen, sondern z.B. auch Lagerflächen, Verwaltungsgebäude oder Werften sowie die die unabdingbar in ein römisches Hafenaerial gehörenden Kultbauten,

Konkurrenz und Effizienz von italischen Häfen standen im Fokus des Beitrages von Julia Daum (Hamburg). Vor dem Hintergrund von wirtschaftlichen Ressourcen, Infrastruktur und epigraphischer Überlieferung untersuchte sie die Auswirkungen des Hafenausbaus von Centumcellae auf die unmittelbaren Nachbarhafenzentren Graviscae, Castrum Novum und Pyrgi. Hierbei zeigte sich, dass sehr unterschiedliche Faktoren Einfluss auf Erfolg und Misserfolg haben: Bedingungen, die für den einen Standort optimal sind, können von eher peripherer Bedeutung für einen anderen Hafen sein. Der Erfolg eines Hafens liegt nicht einzig an seiner günstigen Anbindung ans Hinterland. Demographische Faktoren spielen ebenfalls eine Rolle, nicht zuletzt auch die politischen Beziehungen der Bewohner der Hafenstadt und der Einfluss der Werftbesitzer und Schiffseigentümer.

Eine vollkommen andere Befundlage weisen die Anlagen im nördlichen Teil des Römischen Reiches auf. Landeplätze und Ufermärkte in der Römischen Kaiserzeit als Ausgangspunkte für Warentausch und Kommunikation standen im Zentrum des Vortrages von Annette Siegmüller (Wilhelmshaven). Die Rekonstruktion der Befunde erfolgte auf der Grundlage von Dokumentationen von Altgrabungen, die teilweise bereits zu Beginn des 20. Jh. durchgeführt wurden. Ziel ist es unter anderem, die bekannten Siedlungen in der Nordseeküsten Region auf ihre Anbindung zur See hin, und damit zum maritimen Handel, zu überprüfen. Besonders durch die Sturmflut-Schutzmaßnahmen der letzten 100 Jahre ist für diese Siedlungen eine Beteiligung am Seehandel nur indirekt nachweisbar.

Methodik und erste Ergebnisse aktueller Forschungen frühmittelalterlicher Handelshäfen im Nord- und Ostseeraum im Rahmen des DFG-Schwerpunktprogramms »Häfen der Römischen Kaiserzeit bis zum Mittelalter« waren Gegenstand der Ausführungen von Hauke Jöns (Wilhelmshaven).

Besonderer Gast der Veranstaltung war schließlich Bjørn Lovén (Kopenhagen) mit seiner Vorstellung des gerade neu initiierten griechisch-dänischen Projektes am Hafen von Korinth.

Ein gemeinsamer Konsens in der abschließenden, lebhaft geführten Diskussion ergab sich im Wunsch nach großräumigen Analysen und einer zukünftig stärkeren Vernetzung der einzelnen Projekte. Ein Austausch über Terminologien wurde von allen Workshop-Beteiligten als wesentlich für das weitere Vorgehen angesehen. Als übergreifende Problemstellungen kristallisierten sich Fragen nach den Nutzungsphasen einzelner Häfen, nach wirtschaftlichen und demographischen Zusammenhängen, Akkulturationsprozessen, Wissenstransfer und nach der Vernetzung von Häfen und Hinterland heraus.

Hamburg, im November 2014

Julia Daum und Martina Seifert